

ции, главное в менеджменте следует считать достижение согласованности взаимодействия на основе логистических принципов. При этом природа производственных отношений требует широкого применения показателей использования труда и капитала при условии, что показатели по труду просты, оперативны и объективны. Таким образом, Конвенция MLC — 2006 года эффективно повлияет лишь в том случае, когда установится правильная и слаженная работа при кооперировании звеньев государственного администрирования и бизнеса, поскольку ратификация документа усиливает ответственность государства за качественную подготовку плавсостава и специалистов инспектирования портов. Важно внедрение хай-тек технологий с учетом выделения отдельной статьи в государственном бюджете на реализацию данных условий. При этом выделяется выполнение бесплатного трудоустройства украинских моряков крюинговыми агентствами, что позволит продолжить начатый процесс вхождения нашей страны в международную морскую инфраструктуру.

Литература

1. Примачев Н. Т.: Эффективность развития морской транспортной индустрии: [Текст]; монография/ Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева. — Одесса: ОНМА, 2011. — 374 с.
2. International Labour Organization. [Electronic data] — Mode of access: <http://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>.

Хохолькова А. Д.,

*студентка 3 курса факультета транспортных технологий,
Одесский национальный морской университет*

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ ОФОРМЛЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЙ КОМПАНИЕЙ

В транспортном процессе появляются новые участники, выполняющие определенные функции согласно установленным правилам и законам для достижения поставленных целей. Среди основных целей данного процесса следует выделить внедрение более совершенной технологии перевозок в смешанном сообщении, осуществление мер по сокращению сроков доставки и улучшению сохранности грузов. Одним из путей

достижения указанных целей является развитие транспортно-экспедиционного обслуживания (ТЭО) предприятий, организаций и учреждений народного хозяйства.

На сегодняшний день существует большое количество публикаций, характеризующих деятельность транспортно-экспедиторских компаний [1-5]. Однако, организационно-правовой аспект оформления контейнеров транспортно-экспедиторской компанией исследован недостаточно. Совершенствование работы транспортно-экспедиторской компании за счет развития своевременного оформления контейнеров при доставке автотранспортом из порта в пункт назначения является залогом его успешной деятельности на рынке. В качестве примера можно рассмотреть работу компании «Транс Ворлд Контейнер» («ТВК»). Согласно статистическим данным в 2012 г., компанией было оформлено на 42 % больше TEU, чем в 2011 г., а в 2013 г. прогнозируется дальнейший рост данного показателя.

Организация оформления контейнера компанией. Клиент обращается к менеджеру транспортно-экспедиторской компании (обычно по электронной почте), с просьбой взять в работу следующий контейнер, а в приложении прикрепляет копию коносамента. Менеджер, в свою очередь, получив всю необходимую для него информацию, отправляет письмо с ответом о принятии данного запроса. Менеджер оформляет все необходимые документы, а бухгалтер оплачивает счета для того, чтобы судоходная компания, в распоряжении которой находится контейнер, отдала его «ТВК». При этом между «ТВК» и данной судоходной линией обязательно заключается договор, в котором четко указано, что после того, как груз будет доставлен клиенту, порожний контейнер будет возвращен в целости и сохранности в порт или на склад судоходной компании.

Оплата услуг, предоставленных «ТВК», происходит в следующем порядке: клиент оплачивает вознаграждение компании и возмещает ей расходы, связанные с предоставлением услуг, на основании выставленных «ТВК» счетов в течение 5 банковских дней от даты их выставления. В расходы обычно включают плату за погрузо-разгрузочные операции, хранение контейнера, так называемые локальные расходы. Размер суммы, которую должен будет оплатить клиент за получение груза, также зависит от времени прибытия судна и времени, когда клиент решит этот груз забрать.

В этих случаях к оплате грузополучателю начисляются штрафы — демередж и детеншен. Как правило, эти штрафы выплачиваются владельцу контейнера (судоходной линии).

Таким образом, чем быстрее транспортно-экспедиторская компания заберет такой «штрафной» контейнер и доставит его грузополучателю, тем меньше расходов у клиента компании.

В то же время в Украине существует компании, которые занимаются исключительно экспортными перевозками или параллельно ведут экспорт и импорт. Для компаний, занимающихся экспортными перевозками, и представительство которых находится в Одессе, необходимо отправлять свою машину или договариваться с перевозчиком о погрузке порожнего контейнера, загрузке его, например, в Киеве и доставке обратно. В таком случае, контейнер с импортным грузом доставляется в Киев, где его выгружают на складе клиента. Параллельно импорт-менеджер «ТВК» связывается с менеджером экспортного отдела компании N., которая запрашивает контейнер для экспортной перевозке. При этом компания N. делает запрос в линию о смене статуса контейнера с импорта на экспорт. Как только линия подтверждает запрос, начисление демереджа и детеншена автоматически останавливается, а ответственность компании «ТВК» за сдачу порожнего оборудования и его состояние снимается. Возможность экспортной загрузки и размер прибыли зависит от расстояния от места загрузки до места выгрузки, количества импортных контейнеров, готовых к загрузке экспортом, количества экспортных грузов, удовлетворяющих имеющееся количество контейнеров, максимального соответствия направления выгрузки и загрузки, удовлетворения имеющихся контейнеров всем требованиям запрашиваемых, готовности импортного контейнера к подаче на загрузку в установленные экспортной компанией сроки.

Подводя итог вышесказанному, следует отметить, что развитие транспортной отрасли продолжается в ускоренном темпе. Информационный и технологический прогресс способствует развитию мирового хозяйства и транспорта, в том числе.

Литература

1. Ананьев Е. «Есть у экспедиторов закон» / Е. Ананьев // Порты Украины. — 2004. — № 04 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://portsukraine.com/>
2. Чуев А. О перспективе развития транспортно-экспедиторской деятельности в Украине / А. Чуев // Транспорт. — 2013. — № 13 — С. 64-67.
3. Скоробогатов А. 7 вопросов об ответственности экспедитора / А. Скоробогатов // Транспорт. — 2011. — № 15 — С. 66-68.

4. Романенко Е. М. Современная практика организации деятельности транспортно-экспедиторских компаний / Е. М. Романенко // Развитие методов управления та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. — Одеса: ОНМУ, 2009. — № 29. — С. 164-175.

5. Коскина Ю. А. Общая характеристика видов деятельности экспедиторской компании на рынке морских перевозок / Ю. А. Коскина // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: зб. наук. праць. — Одеса: ОНМУ, 2008. — № 13. — С. 217-227.

Логвинова Н. В.,

*студентка 2 курсу судово-адміністративного факультету,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Транспортна система — це системне поєднання транспортної інфраструктури (шляхи сполучення, вокзали, аеро— та морські порти, трубопроводи), транспортних підприємств, власне транспортних засобів та системи управління. Ефективне функціонування транспортної системи є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України [1].

Дослідженням транспортної системи займається багато зарубіжних вчених, а саме: Л. Бойєр, К. Еванс, Б. Гібсон, Д. Ламберт, Р. Морган, М. Стоун та інші. Серед вітчизняних спеціалістів значний внесок зробили В. Г. Галабурда, С.Г. Фришев, Д. К. Прейгер, Г. М. Легенький, Ю. Є. Пашенко, А. М. Давиденко.

Україна володіє розвиненою інфраструктурою автомобільного, водного, залізничного, повітряного та трубопровідного транспорту. Але, на жаль, ступінь її використання дуже низький, порівняно з іншими розвинутими державами. Тому транспортна галузь задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Суть проблеми — у відставанні вітчизняної транспортної системи від міжнародних стандартів. Дана робота спрямована на систематизацію заходів щодо удосконалення і розвитку вітчизняної транспортної галузі.

Для реформування транспортної системи, максимального її наближення до міжнародних стандартів потрібно реалізувати такі заходи.